

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部公路總局。

貳、案由：交通部公路總局暨所屬西部濱海公路南區臨時工程處辦理「西濱快速公路雲一交流道至海豐橋工程」過程，原計畫期程至 91 年底，先行施作之側車道工程 96 年 6 月完成驗收後，即遭當地民眾抗爭封路，閒置期間長達 6 年餘，嗣後追加經費 2,026 萬餘元，以修復受損路面及相關交通設施，全案迄 102 年 10 月完工通車，較原計畫期程延宕約 11 年，其於執行「效率」及「效用」上，核有怠失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

臺灣省政府為紓解中山高速公路之交通壅塞，於民國(下同)80 年 12 月 5 日報經行政院核定「西部濱海公路提升為快速公路計畫」，交由該府交通處公路局(88 年 7 月 1 日改制為交通部公路總局，下稱公路總局)執行，該計畫項下「雲一交流道至海豐橋」路段經公路總局所屬西部濱海公路南區臨時工程處(下稱西濱南工處)於 87 年 4 月 19 日委託中興工程顧問公司辦理工程規劃設計，並於 88 年 12 月 8 日完成設計審查，概估工程經費新台幣(下同)28.47 億元，西濱南工處原擬採路堤方式興建，該工程於規劃設計期間，地方民眾即表達「路堤」係屬封閉式設計，將嚴重阻隔麥寮地區發展及兩側土地之利用，建議改採「高架橋」型式設計及增設側車道。嗣後先行施作之側車道甫完工即遭地方民眾抗爭封路，後續並爭議不斷，迄 102 年 10 月 21 日全線(含主線高架及側車道)始完工通車。本案係審計部函報，稽察公路總局暨所屬西濱南工處辦理「西濱快速公路雲一交流道至海豐橋工

程」執行情形，發現涉有未盡職責及效能過低之情事，經本院於 103 年 4 月 22 日至西濱南工處聽取公路總局及該處主管人員簡報，並赴「西濱快速公路雲一交流道至海豐橋工程」現場履勘，嗣公路總局以 103 年 5 月 1 日路新施字第 1030020438 號函復補充說明到院，業經調查竣事，公路總局確有下列失當之處，茲將事實與理由臚列如后：

- 一、善治 (good governance) 的衡量標準，有八個主要面向，包括：效率與效用 (efficiency & effectiveness)、人格完整 (integrity)、透明度 (transparency)、參與 (participation)、究責 (accountability)、法治 (rule of law)、認同 (identity)、公平 (fairness)。其中「效率」與「效用」部分，善治意味著決策過程和機構在資源之運用上，有最佳之「效率」，並能滿足社會大眾之需求；至於「效用」則強調著在自然資源與環境保護方面，兼顧永續使用之原則。公路總局為「西部濱海公路提升為快速公路計畫」之主辦機關，且為西濱南工處上級督導單位，對該計畫項下工程執行，負有督導及協助解決問題職責，理應運用上開善治標準，期本案工程能如期、如質完工。
- 二、據行政院 87 年 7 月 15 日核定「西部濱海公路提升為快速公路計畫」第 2 次修正計畫內容，施厝寮至海豐橋段（包括施厝寮至雲一交流道及雲一交流道至海豐橋 2 路段），計畫期程至 91 年底，預期該路段工程完工後，短期可滿足雲林離島工業區因建設前期及日後營運階段所衍生之交通運輸需求，中期配合西濱快速公路已完工路段辦理階段性通車，改善過境車流，長期為全線貫通後，銜接 12 條東西向快速公路及國道 1 號、3 號構成台灣西部走廊快速公路交通網。

三、惟查，本路段主線工程迭遭地方民眾強烈要求改為高架橋型式設計，然而西濱南工處卻於未覈實評估先行施作側車道之行車效益及衍生之交通安全問題，復未與當地民眾達成先施作側車道通車及緩辦主線高架之共識情況下，即報請公路總局列入「西部濱海公路提升為快速公路計畫」修正案，顯已違背前述「善治」標準中之「參與」原則；嗣經行政院於90年9月14日核定同意緩辦雲一交流道至海豐橋路段主線高架工程，及增辦(先行施作)該路段側車道工程。肇致耗費15億餘元興建之側車道(WH56-1標及WH56-2標)分別於95年7月4日及96年6月7日完成驗收後，即遭雲林縣麥寮鄉民代表會與各村辦公處於96年10月2日發動抗議，於該路段各路口懸掛白布條，強調該路段鄉道、農路交叉口高達33處，側車道通車後勢必險象環生，強烈表達地方民眾要的是高架橋，誓言抵制側車道通車，並經民眾日報、自由時報、聯合報、台灣時報等媒體大幅報導，嚴重斲傷政府形象。嗣經立法院交通委員會於96年10月24日審議97年度中央政府總預算案第9組第3次會議時，通過前立法委員林○○所提附帶決議略以：「在雲一交流道至海豐橋未改善為路堤涵洞或高架道路之交會方式前，暫不予通車。」該路段側車道於96年6月完成驗收後，迄至102年10月全線通車，已封閉長達6年餘，期間側車道路面已龜裂且部分交通設施陸續損壞，經西濱南工處檢討後，於施工中之主線高架工程辦理變更設計，追加經費2,026萬餘元，重新鋪築側車道路面及修復損壞之交通設施，顯已違背前述「善治」標準中之「效用」原則。

四、次查，立法院交通委員會前於93年6月9日考察雲林地區交通建設會議，決議略以：「西濱快速道路麥

寮鄉崙後村側車道加建高架道路案，本案原則先行辦理工程設計，請公路總局儘速彙集需求資料循序陳報行政院同意，目前尚未發包施工之側車道（WH56-2標），若地方仍有反對意見，請暫緩辦理。」惟查西濱南工處後續並未積極規劃辦理主線高架工程之先期作業，該處遲至 95 年 11 月 13 日始委託中興工程顧問公司辦理主線高架可行性評估工作，並於 96 年 9 月底完成期末報告修正版。雲一交流道至海豐橋主線高架工程（WH56-A 標及 WH56-B 標）迄至 98 年 2 月 10 日始報經行政院核定納入「西濱快速公路後續建設計畫」項下辦理，總計花費 53 億餘元，該路段全線（含側車道及主線高架部分）迄至 102 年 10 月 21 日始正式開放通車，較原計畫期程延宕約 11 年。公路總局於 103 年 5 月 1 日檢討說明，承認該局於本工程執行過程，其於「效率」及「效用」上確有待加強。

綜上所述，公路總局暨所屬西濱南工處辦理「西濱快速公路雲一交流道至海豐橋工程」過程，原計畫期程至 91 年底，先行施作之側車道工程 96 年 6 月完成驗收後，即遭當地民眾抗爭封路，閒置期間長達 6 年餘，嗣後追加經費 2,026 萬餘元，以修復受損路面及相關交通設施，全案迄 102 年 10 月完工通車，較原計畫期程延宕約 11 年，其於執行「效率」及「效用」上，核有怠失。爰依監察法第 24 條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：周陽山